SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 16 y 19 minutos)

La Comisión de Presupuesto integrada con Hacienda da la bienvenida al señor Ministro de Transporte y Seguridad Social, al señor Subsecretario y a los asesores que los acompañan.

En la tarde de hoy analizaremos los artículos 121 a 125 del proyecto de ley de Rendición de Cuentas y Balance de Ejecución Presupuestal y los artículos 150, 152, 153 y 154 de la Sección VI, correspondiente a las empresas públicas, más allá de las consideraciones generales que el señor Ministro desee realizar con relación a su Cartera.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS.- El artículo 121 trata de la creación de un cargo presupuestal, en virtud de una sentencia del Tribunal de lo Contencioso Administrativo que requería que dicho cargo existiera. Por lo tanto, corresponde su creación.

El artículo 122 tiene que ver con un concepto que, a mi juicio, es de Perogrullo: se refiere a que los servicios benévolos o gratuitos que se prestan, necesitan financiación propia y no a través de las tarifas que pagan los demás usuarios. Nos parece que es un concepto básico.

El artículo 123 suple una deficiencia de la Ley Nº 17.296, que llevó al proceso de formalización del transporte por carretera. En este caso, se reglamentan algunos aspectos que en la ley anterior no habían quedado claramente establecidos. Por ejemplo, en el caso de los Agentes de Control se establecía "designa", por lo que surgía la discusión de si esto quería decir "contrata" o no. Aquí se señala a texto expreso que se contrata, al decir: "La contratación de Agentes de Control Especial".

El artículo 124 es un aditivo de la Cámara de Representantes. Los artículos 124 y 125 cometen al Ministerio de Transporte y Obras Públicas; se recurre a la capacidad institucional de la Cartera, en forma conjunta con la Administración de las Obras Sanitarias del Estado, en un caso con la Intendencia Municipal de Montevideo y en el otro con la Intendencia Municipal de Canelones, para llevar a cabo el proyecto relativo a los sistemas de desagües (pluviales y de aguas servidas) de distintas áreas del territorio. En el primer caso, se refiere a la zona del eje de Ruta 5 y Ruta 1 y, en el segundo, a la zona del Este. Francamente, no sé si en la redacción de este artículo aditivo las Intendencias Municipales de San José y de Canelones tuvieron participación; aquí sólo se menciona a la Intendencia Municipal de Montevideo. De todas maneras, este aditivo surgió en la Cámara de Representantes.

No tenemos observaciones para realizar, pero si podemos contribuir con nuestra capacidad institucional para resolver un tema que consideramos realmente importante, estamos dispuestos a hacerlo.

La diferencia entre las redacciones es que se estimaba que una de las áreas necesariamente debía ser atendida por el sistema de impuestos y la otra por el sistema de precios, lo cual motivó que hubiera dos artículos y no uno.

En cuanto al artículo 150, debo decir que es el que busca la base legal para

la transformación del modo ferroviario. A lo largo de los años, se ha ido viendo cuál era la forma de transformar el modo ferroviario para que, efectivamente, pudiera prestar al país un servicio más idóneo. Eso llevó a la creación de un modelo que se conoce como "modelo inglés" o "modelo sueco" y se trata, para resumir, de un esquema de la carretera en la vía férrea. Quiere decir que el Estado provee la infraestructura, y la operación sobre dicha infraestructura la realizan empresas, que en este caso y en la actualidad es AFE, pero en el día de mañana podrán ser otras empresas. Este modelo funcionaría del mismo modo en que operan sobre la carretera múltiples empresas de transporte, de personas o de carga.

Aclaro que no es una forma novedosa, ya que en el país esto funcionó así desde el inicio del ferrocarril, época en la cual convivían cinco empresas operadoras y había infraestructuras para diferentes situaciones. En algunos casos, las construcciones estaban a cargo de los propios operadores, en otros eran pagadas por el Estado, y en otros se trataba de sistemas mixtos; pero, en definitiva, los trenes -el del noreste, el del "midland", el central o los del noroeste- circulaban sobre las vías de los demás, y el uso de las vías generaba derechos; inclusive, algunos eran reglamentados por la ley sancionada luego del año 1870.

Aquí se plantea la misma situación, y para eso se transfieren al Ministerio de Transporte y Obras Públicas las competencias sobre la infraestructura ferroviaria y la posibilidad del cobro de un peaje a los que usen esa vía. Al mismo tiempo que se transfiere esta pesada carga de responsabilidad, se lo dota de los recursos para atender esa red. Aquí se indica que esos recursos ascienden a U$$ 5:000.000 durante el primer año y U$$ 10:000.000 para los años siguientes, con destino a inversiones y al mantenimiento de esa infraestructura. A su vez, el operador ferroviario queda con un subsidio remanente durante el tiempo que corresponde. Cabe aclarar que aquí hay un tema de diferencia de cambio, ya que este proyecto de ley fue planteado con una determinada paridad cambiaria que luego se modificó. Ese es el sentido.

¿Por qué usamos ese modelo? Por múltiples razones. Una de ellas es que la propia AFE venía analizando la forma de llevar adelante su reestructura, y así lo estimó en un documento denominado: "Una alternativa para el ferrocarril en el Uruguay. Proyección a mediano plazo", en el que hizo una aproximación. En su primera página dice: "Lo común de las soluciones adoptadas en la mayoría de las empresas ferroviarias ha sido la consideración de las áreas operativa y de infraestructura por separado. Las soluciones finales han variado, de una separación contable a los efectos de asignar subsidios estatales, hasta la división en empresas independientes, en algunos casos privadas, inclusive una empresa de infraestructura".

Este es el planteamiento que se realiza en el mencionado documento. Si bien allí la idea era separar la infraestructura de la parte operativa de tal forma que fueran dos mundos independientes que no se mezclaran, desde la experiencia estatal en el ferrocarril estos dos mundos se han mezclado mucho. El subsidio ha ido siendo progresivamente importante y se ha ido volcando a la parte

operativa y no a la inversión, alimentando un círculo vicioso en donde la infraestructura se va deteriorando, lo que lleva a que se reduzca la velocidad de operación de los trenes -por establecer un parámetro- a raíz de lo cual aumentan los costos operativos porque la eficiencia de las tripulaciones es mucho menor. Hoy estamos hablando de velocidades de circulación de 10 kilómetros por hora, por lo que en un turno sólo se recorrerían 80 kilómetros. Si fuéramos al extremo y esa fuera la situación de la línea Montevideo - Rivera, debería cambiarse cuatro o cinco veces la tripulación a lo largo de todo ese recorrido, con los inconvenientes que eso tiene.

Esa es la situación progresiva, de círculo vicioso, en la que la magnitud "velocidad de tren" fue degradándose. En la actualidad, la velocidad en las vías oscila entre 10 y 50 kilómetros por hora; cabe recordar que en su "época de oro", las velocidades se situaban en los 70 u 80 kilómetros por hora, con equipos de tecnología bastante más primitiva, ya que fundamentalmente se trataba de máquinas a vapor, mientras que hoy tenemos locomotoras diesel eléctricas.

Por ello, parecería que a este tema hay que hincarle el diente. ¿Cómo pensamos hacerlo a través de este artículo? Destinando efectivamente recursos a la inversión, que si bien son para los primeros años, la idea es conseguir que alguien venga a invertir una cantidad mayor y que los recursos de los que estamos hablando constituyan la cuota de repago de esa inversión, como forma de lograr mejorar, al menos, la red básica -es decir, la estratégica- de 1.320 kilómetros, que es la que hoy en día tiene carga o nos comunica con nuestros dos vecinos. Pensamos que allí el ferrocarril podría tener mercado y proyección.

Realmente, el Uruguay tiene dificultades en su distancia ferroviaria, ya que 500 kilómetros es nuestra máxima distancia, y en ese punto es cuando el ferrocarril recién empieza a ser competitivo.

Hemos pensado en muchos otros modelos de transformación ferroviaria, como por ejemplo los concesionales, que tal vez serían mucho más sencillos. Podríamos haber planteado tomar un concesionario que se haga cargo de la empresa ferroviaria y de la infraestructura, pero como el mercado está en la distancia mayor y al país lo rodea una empresa ferroviaria -que es la misma en el Brasil y en la Argentina- plantear un esquema concesional prácticamente significaba saber quién iba a ser el candidato. Por lo tanto, adoptamos el concepto básico de tomar a la vía como la carretera -varios países lo han determinado de esa forma- pero también relacionamos esto a un tema circunstancial, que es el hecho de que la misma empresa está en la Argentina y en el Brasil, y si fuéramos a un esquema concesional seguramente el candidato sería dicha firma.

Otra alternativa podría haber sido la de transitar un camino de negociación con esta empresa, pero entendimos más conveniente esta situación.

A su vez, hemos encontrado receptividad en distintos operadores que sacan partido del hecho de que la inversión en la operación sería más una relocalización de activos que una inversión auténtica, en virtud de que dentro y fuera de la región aparece material rodante en exceso. Por ese motivo, habría empresas que estarían interesadas en relocalizar esas locomotoras y vagones en un mercado particularmente orientado hacia dos conceptos: en el corto plazo, a cargas de granel -como pueden ser las vinculadas a la parte agrícola y forestal- y posteriormente, asociado al mejoramiento de la infraestructura ferroviaria -porque hay requerimientos de cumplimiento de tiempo bastante más acotados- se apuntaría al mercado de contenedores de tránsito hacia el Brasil y la Argentina, o de comercio bilateral entre nuestro país y los citados. Entonces, tenemos un dato que nos indica que habría operadores interesados en el sistema ferroviario.

AFE seguiría operando y todo esto implica que deba tener un proceso de reforma en su actividad, porque pasa a ser una empresa residual, luego de haber tenido un gran tamaño en el pasado. Insisto, hoy está bastante reducida y en el día de mañana tendrá un rol de operador. Es como si habláramos de vialidad y de las empresas de transporte por carretera, y luego quitáramos la vialidad. Eso va a obligar a AFE a hacer un redimensionamiento en lo que refiere a los caminos. Sobre ese tema quizás podrían expresarse mejor las autoridades de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, porque en ningún caso se ha hablado de otra cosa que no sea la redistribución de funcionarios de AFE -teniendo en cuenta, precisamente, los costos del organismo- en otras áreas del Estado.

Ese es, más o menos, el fundamento de este artículo, cuyo texto, a mi entender, es bastante claro.

SEÑOR GALLINAL.- Quisiera formular al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas algunas preguntas referidas a este tema.

Ante todo, veo que el artículo 150 tuvo su iniciativa en el Poder Ejecutivo; lo que no sé es si desde el primer momento contó con el aval del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Es decir, me gustaría saber si dicho Ministerio pidió que se le transfirieran estos cometidos y facultades. ¿Es este Ministerio el que está interesado en sumar, a la vasta competencia e intensa actividad que tiene, una tarea de estas características? Si la respuesta a la pregunta que he formulado resultara afirmativa -debo partir de la base de que seguramente lo es- ¿en qué mejoraría el cumplimiento de estos cometidos el hecho de que fuera el Ministerio de Transporte y Obras Públicas el que lo hiciera? Por lógica, uno debe pensar que hay una especialización por parte del Ente, que ha sido desarrollada durante muchos años, por lo que éste estaría en mejores condiciones de hacerlo, aun respetando los conceptos esgrimidos por las autoridades del Ministerio -que son compartibles- con respecto a lo que se va a hacer.

Aclaro que todo eso me parece bien, pero mi pregunta está referida a quién se encargará de ello. ¿Por qué esa necesidad de hacerlo a través del Ministerio, cuando en realidad tenemos un organismo especializado, autónomo, vinculado al Poder Ejecutivo a través del propio Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que ha desarrollado esa actividad durante muchos años?

El planteo anterior me lleva a formular una tercera interrogante, referida a qué es lo que va a ocurrir con los funcionarios. Según tengo entendido, en esto que se ha dado en llamar "modo ferroviario" -es decir, en estas tareas que asumiría para sí el Ministerio de Transporte y Obras Públicas- trabajan en AFE aproximadamente mil funcionarios; lógicamente, uno debe pensar que se terminará luego en una redistribución de trabajadores, que serían destinados a otros lugares, porque para qué los querría AFE si le van a quitar una parte esencial de sus cometidos. ¿Esos funcionarios pasarían al Ministerio de Transporte y Obras Públicas? ¿Con qué recursos se va a enfrentar un gasto de estas características? Aquí se habla de los U$S 5:000.000 que se transfieren durante el primer año, de los U$S 10:000.000 que se transferirán durante los siguientes y también de los que se vertirán desde 2004 en adelante, aunque estos últimos aún no existen. No veo por qué se establece que desde el año 2004 en adelante se transferirán U$S 10:000.000 si esos fondos aún no están, salvo que ya se esté preparando el presupuesto del próximo ejercicio y, en verdad, no hubo mucha disposición para preparar la Rendición de Cuentas, por lo que me cuesta creer que se esté trabajando ya en el

presupuesto del próximo ejercicio. Entonces, uno se pregunta con qué recursos se va a enfrentar una erogación de estas características.

Es claro que podría decirse -y sería mucho más grave- que los funcionarios serán redistribuidos a lo largo y ancho del Estado y que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas pasaría por sí a contratar gente o a cumplir esos cometidos con sus propios funcionarios. Imagino que este no será el caso, porque supongo que estos últimos estarán desbordados en su actividad.

También deseo hacer un par de preguntas de orden constitucional y legal. Hay una disposición que exige dos tercios de votos para la eliminación de un Ente Autónomo. Quizás ese debería haber sido el camino a recorrer. Sin embargo, al parecer estamos yendo por un camino paralelo para llegar al mismo destino, sin respetar la Constitución de la República. Digo esto porque quitar estos cometidos a AFE es terminar de matarla. Quizás sea bueno para el Estado y para el país que AFE no exista más, buscándose una nueva organización institucional para la explotación de todo lo relacionado con el sistema ferroviario, ¿pero por qué recorrer un camino de estas características que, además, tampoco se fundamenta desde el punto de vista legal? Tengo aquí lo que sería la Carta Orgánica de la Administración de Ferrocarriles del Estado en la que, precisamente, estos cometidos están establecidos.

El razonamiento a hacer en esta materia es mucho más grave de lo que parece, y quizás me ahorre hacerlo en el momento de considerar el artículo 153, referido a PLUNA. Allí se autoriza a la empresa a enajenar las acciones de las que es titular, con lo cual pierde absoluta y totalmente su objeto, sentido y cometidos. Es evidente que este es un camino lateral, tendiente a evitar el de los dos tercios de votos que establece la Constitución de la República, que es el que en realidad deberíamos seguir. En fin, volveremos sobre el tema de PLUNA cuando se comience a considerar la disposición correspondiente.

Ahora, volviendo al artículo 150, referido a AFE, me ha parecido del caso hacer este planteamiento para saber si el Ministerio consideró la fundamentación constitucional y legal del artículo y si aun así cree necesario, conveniente, constitucional y pertinente proceder a la aplicación de una norma de estas características.

Finalmente, uno se pregunta qué es lo que queda para AFE. Lamentablemente, esto figura en el inciso tercero del artículo, cuando establece: "AFE realizará aquellos servicios de transporte ferroviario que prevea su presupuesto en base a los ingresos directos que éstos le proporcionen y el subsidio remanente". Esto justificaría aún más el recorrer la vía constitucional correspondiente y hacer, de parte del Poder Ejecutivo, un planteamiento más conceptuoso. Me parece que no podemos definir la suerte de una empresa pública a través de un artículo de la Rendición de Cuentas, aun cuando en buena medida los dados para ella ya estén echados. Pienso que se trata de un tema mucho más vasto, que el propio señor Ministro conoce sobradamente porque ha venido lidiando con él desde hace muchos años. Entonces, sería interesante profundizar un poco más en algunas de estas cuestiones que acabamos de plantear.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS.- Por mi parte, voy a empezar planteando lo siguiente. ¿Qué es lo que queda para AFE? Que cumpla con su cometido, que es el de transportar, como cualquier otra empresa de transporte. Aquí estamos hablando del tema ferroviario como si fuera la carretera; entonces, ¿qué es lo que hace cualquier empresa de transporte? Transportar. Se ocupa de un tema que no es menor, que es conseguir sus clientes, ofrecer un buen servicio, tener una buena logística, poder llevar a cabo los servicios intermodales y los de carácter internacional, colaborar realmente a través de un modo ferroviario que tiene como ventaja el disponer de una vía dedicada y no estar interfiriendo dentro de lo que es el esquema circulatorio general, pudiendo pasar carga del transporte por carretera a la carga ferroviaria, si es que los servicios están y son eficientes.

Reitero que todo esto no es algo menor. Estamos ante un tema realmente superlativo, ya que en una empresa de transporte es mucho más importante la operación que la infraestructura. Para tener una idea de los órdenes de magnitud, si tomamos la operación en el transporte como diez unidades, diremos que de esas diez, nueve corresponden al transporte y una sola a la infraestructura. O sea que quedarse con nueve cometidos del total de diez no es algo menor. A nosotros nos podría resultar un poco chocante decir que ahora una empresa de transporte va a recibir un subsidio, que es lo que se establece acá, cuando ninguna empresa de transporte del país lo recibe. La situación real es que el subsidio que hoy recibe -no éste reducido- se ha usado para atender el costo operativo y los costos fijos de la empresa.

En números muy gruesos, podemos decir que AFE transporte un millón de toneladas por año y es, más o menos, una cifra constante. Para ese millón de toneladas, además de la facturación, el Estado uruguayo pone hoy U$S 20:000.000. Esto significa que da U$S 20 por tonelada. Si comparamos esta cantidad con las modalidades alternativas de transporte, resulta que el orden de magnitud del subsidio por tonelada es casi igual al precio de los modos alternativos, donde se paga combustible, cubiertas, impuestos, Banco de Previsión Social, etcétera. Ese es el número por concepto de subsidio.

Sin embargo, la situación es aún más grave. De ese millón de toneladas, quinientas mil son de la línea Montevideo-Minas, que es de corto recorrido, pero tiene la virtud de que va de una planta industrial a otra. Por lo tanto, los números deberían ser el doble, es decir, U$S 20:000.000 cada quinientas mil toneladas, lo que daría que el país paga un subsidio de U$S 40 por tonelada. Además, el señor que paga el flete, abona otra cantidad que AFE cobra por el servicio de flete que está brindando.

¿Qué queda de AFE? Queda una empresa de transporte. Ese no es un demérito para AFE sino que, por el contrario, le va a permitir ocuparse del tema del transporte. En los Estados Unidos y en Inglaterra sucede lo mismo con las empresas, al igual que en otros lugares donde la vía se separó del tren. Este modelo existe en una cantidad de países grandes y pequeños de Europa. No se trata de una situación que no sea extrapolable.

Insisto en que así funcionaba el ferrocarril en el Uruguay en el año 1870, cuando había cinco empresas ferroviarias operadoras que utilizaban la misma infraestructura. La diferencia es que en esa época la infraestructura no era del Estado, sino que pertenecía a cada uno; sólo una parte era del Estado y todo se empleaba en la operación.

Por lo tanto, el tema de qué le queda a AFE no es para nada menor; es principal, porque abarca locomotoras, vagones, servicios de estaciones, elementos de carga y de descarga, patios de maniobra, terminales de carga y todos los servicios que eventualmente pueda tener de logística, de almacenaje, etcétera. Todos esos elementos forman parte de sus tareas. Reitero que ahora es una empresa de transporte y no más una empresa ferroviaria por vía férrea. ¿Por qué? Se puede ir de atrás para adelante y lo residual es importante.

¿Por qué esto precisa de una ley? Porque la infraestructura es uno de los puntos que establece la Carta Orgánica de AFE, que en el artículo 3º indica que las vías férreas, la infraestructura ferroviaria forma parte de las competencias de AFE y, en consecuencia, se requiere una ley para que dichas competencias sean transferidas al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Esa es una modificación de la Carta Orgánica.

Con respecto al tema de la constitucionalidad, creo que quedaba claro con la explicación que daba antes acerca de la función residual de AFE, que no se trata de buscar una forma oblicua para que deje de existir el Ente Autónomo. Este existe, pero va a estar en competencia con otros operadores privados. El señor Senador preguntaba qué ventajas había, y si leen la Ley de Presupuesto de 1995 pueden observar que en ese momento se desreguló la operación ferroviaria. Podían venir a operar, sobre las vías que había en ese entonces, operadores privados. ¿Pero quién tenía la competencia para que vinieran a operar? La tenía AFE que, realmente, durante todo ese tiempo no se encontró muy motivada para operar. Es bastante lógico que quien es competidor no se encuentre motivado para impulsar la existencia de otros operadores que le van a sacar mercado.

En la última Ley de Presupuesto se transfirió la potestad de regulación de AFE al Poder Ejecutivo. En definitiva, si un operador quiere entrar hoy a operar en el sistema, se lo solicita al que vendría a prestar la función regulatoria, que es el Poder Ejecutivo, que no es competidor del operador existente. Esa es la realidad.

La pregunta es válida para los últimos cincuenta años. La diferencia es que hace cincuenta años -no creo que los Gobiernos se equivoquen tan sistemáticamente durante tanto tiempo- el ferrocarril empezó a perder tecnológicamente la capacidad de competir. En un país donde no hay montañas, donde no existen dificultades geográficas y donde la producción está distribuida uniformemente -podríamos hablar de algo así como 70 kilogramos por hectárea por año- el advenimiento del camión desplazó al ferrocarril. Además, en este país fue muy barato hacer caminos. No se encuentran demasiadas dificultades y se puede llegar a todas partes sencillamente. No hay que pasar cordilleras ni grandes cursos de agua. Todos los caminos para las diligencias ya estaban trazados de antes por arriba de las cuchillas, y allí se hicieron los caminos. Si uno mira la carta del Correo de 1860, se encuentra con que, salvo en la zona del litoral, las rutas de hoy coinciden con lo que eran los caminos de las diligencias de aquella época. O sea que nuestro país tiene una geografía muy favorable para la construcción de caminos. Tal vez, hasta pomposamente se les llamaba caminos, porque eran encallados, con el mejoramiento de algún lugar donde había dificultades para transitar. Esto fue feroz para el ferrocarril y, además, insisto, el ferrocarril no tiene distancia ni producción concentrada. Toda la producción tradicional, como por ejemplo la hacienda, que era uno de los fuertes hasta la década del cincuenta, es una producción netamente distribuida, lo que hace que se haya ido perdiendo.

Si esta es la realidad, entonces ¿por qué nos ocupamos ahora del ferrocarril? Porque, precisamente, en los últimos diez años ha aparecido una nueva producción concentrada arriba de las vías férreas. Da la casualidad de que la forestación se sitúa encima del sistema ferroviario. Entonces, si el ferrocarril tiene un servicio eficiente, esas toneladas pueden salir por este medio; si no, no podrá hacerlo. Otra salida es mediante la carretera, pero no cabe duda de que el costo de infraestructura es mucho mayor en este caso que en el del ferrocarril, sobre todo si se tiene en cuenta que valiendo relativamente poco lo que existe, se trata de derechos de uso de vías, obras de suelos -que quedarían las mismas- y habría que reemplazar la superestructura de las vías férreas.

Por lo tanto, si bien estamos pensando en estos recursos que son necesarios para poner este sistema al día, existe otro factor económico que habrá que considerar en algún momento. Me refiero a las llamadas externalidades, que sería el costo que deberíamos tener en el resto del sistema cuando vayamos a transportar esas toneladas por una vía alternativa, si es que no tenemos el ferrocarril.

Entonces, el ferrocarril aparece con un interés particular debido a ese tema: árboles sobre los trazados de varias vías férreas. Si nos ponemos a observar, encontramos forestación en el eje de la Ruta 5, asociada a las areniscas de Tacuarembó; también hay forestación asociada a la zona este del departamento de Durazno, a las formaciones de areniscas del Carmen, donde está la zona de Blanquillo, La Paloma, todos con un importante contingente de forestación, con un servicio ferroviario y sin infraestructura carretera. De la misma forma, en la zona de Chamberlain hay un ramal que sale del eje de la Ruta 5 y que va a Paysandú. Ese ramal recorre toda esa zona de Guichón, Piedras Coloradas, donde está la Caja Notarial, la Caja de Profesionales Universitarios y la Caja Bancaria, y donde, además, están los nuevos forestadores, tal como Shell, Euforest y las demás empresas forestadoras. Si uno transita el ramal que sale al Puerto de Fray Bentos, verá que también allí aparece forestación. Quiere decir que las distancias son muy cortas como para que el ferrocarril compita con el camión.

O sea que se da una situación que en este producto es importante para la prevención del resto de la infraestructura y para la competitividad de aquellos productos que esperamos comiencen a salir.

El otro mercado importante es el del tránsito. Uno de los caminos que el Uruguay tiene más claro es el de los servicios al comercio regional. En este sentido, la señora Senadora Arismendi, que es integrante de la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado, sabe que este es un tema que data de mucho tiempo. Hoy lo voy a reiterar porque tal vez para quienes no integran dicha Comisión sea novedoso. Actualmente, los servicios de tránsito representan U$S 250:000.000 de las exportaciones de este país, que alcanzan los U$S 2.000:000.000. Estamos hablando de algo así como del 12% de las exportaciones del país. Pero esta cifra se refiere a los servicios y no a la mercadería que va adentro. Hoy día estamos atendiendo el 2% del mercado de la costa atlántica de América del Sur y, razonablemente, podríamos apuntar a un 8% de ese mercado, o sea, multiplicarlo por cuatro, derivando tránsitos que hoy en día entran por otros lugares y donde, además, algunos elementos regulatorios -particularmente, brasileños- nos ayudan. Por otra parte, la cantidad de servicio vendido ha ido aumentando desde valores de U$S 600 por contenedor hace unos años hasta U$S 1.300 al día de hoy, a una potencialidad -tal vez no para todos los contenedores, pero sí para muchos- del orden de los U$S 13.000 de servicios vendidos por contenedor.

Todas estas consideraciones llevan a pensar que habría que mantener el ferrocarril. Comparto la idea de no querer mantenerlo si llegáramos a la conclusión de que no tiene ningún mercado; pero nosotros queremos ser puerto de esta zona, y es difícil concebir un puerto inhibiéndose de uno de los medios de transporte. Montevideo tiene acceso fluvial y por carretera; por lo tanto, si inhibimos el acceso ferroviario parecería que le estuviéramos cercenando posibilidades a Montevideo, o a cualquier puerto.

Todas las vías férreas originales y los permisos de concesión, que hoy tanto nos preocupan como algo novedoso -aunque datan del Siglo XIX- eran de puerto a puerto, o de puerto a punto de frontera. Es por eso que Paysandú y Fray Bentos tienen vía férrea. Uno

de los primeros ferrocarriles iba de Montevideo a Higueritas y a Nueva Palmira. Esa vía nunca se terminó; sólo se llegó hasta Cardona.

Entonces, si este país está pensando en que ese es uno de sus roles, como es el de Bélgica o el de Holanda en Europa, u otros países de pequeñas economías que se ubican en un enclave geográfico y se comunican en toda la región, y desde esa plataforma ingresan y salen productos, si consideramos que ese es un elemento importante, entonces resulta fundamental mantener un sistema ferroviario.

Por ejemplo, en el ferrocarril mesopotámico hay 3.000 kilómetros de líneas férreas; o sea que ya no estamos en los 500 kilómetros de Salto a Montevideo, sino que hablamos de un servicio que se brinda a tres provincias de la Argentina y el Paraguay. Si miramos hacia el Brasil, hablamos de todo el sur de ese país, de una zona de influencia que puede llegar a los Estados de Paraná, de Santa Catarina o de Río Grande do Sul. Esta es un área de influencia no menor, tanto desde el punto de vista geográfico como económico.

Esos son los mercados; si me dijeran que estamos pensando en un transporte ferroviario para hacienda, nosotros mismos plantearíamos que no hubiera más ferrocarril.

El otro tema es que el ferrocarril es importante para la minería. Prueba de ello son esas 500.000 toneladas que se mueven entre Minas y Montevideo, tanto las de ANCAP como las de la Compañía Uruguaya de Cemento y Portland. Estas dos empresas se movilizan por ferrocarril, a pesar de que estamos a 120 kilómetros de distancia, que no es la más adecuada para este medio de transporte. Sin embargo, por ahí se mueve el "clinker", para ser transformado en cemento portland en Montevideo, y el cemento portland, ya fabricado en ANCAP, para la distribución hacia Montevideo y para todo el país.

La producción mineral en algún momento va a ser importante en este país, y ésta sin vía férrea es impensable.

El señor Senador Gallinal me pregunta si lo he pedido. No voy a decir que lo haya rogado, pero alguien tiene que tomar la responsabilidad de que si la sociedad uruguaya va a seguir invirtiendo dinero, lo haga para mejorar y que el producto exista, no para que se desvanezca, ya que esto no debe suceder.

En lo que tiene que ver con los funcionarios, la idea no es que pasen al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, sino que se redistribuyan en el Estado. Además, la Carta Orgánica de AFE establece claramente que los funcionarios son amovibles; de hecho, los de AFE deben ser de los pocos funcionarios públicos amovibles que hay.

Debo decir que no comparto la cifra de más de mil personas, ya que esta es la cantidad de funcionarios que AFE tiene de más. Lo cierto es que en la parte de infraestructura trabajan 521 personas y en operación hay un contingente muy superior. Por otro lado, hay una cantidad de servicios de administración general, heredados de una empresa de otro porte y de otra época.

¿En qué mejora? Mejora en esas cuestiones de las que estábamos hablando. ¿Es razonable que, por ejemplo, tengamos una tripulación de tren que va de Montevideo a San Ramón, que en San Ramón tiene que ser sustituida por otra para ir a Nico Pérez, y en esta localidad, a su vez, debe ser reemplazada por otra? Además, son tripulaciones de trenes no regulares; de modo que ni siquiera existe la posibilidad de que la gente programe su vida al haber dos trenes por día. Resulta que la gente se traslada, cumple su horario y debe ser enviada de vuelta a su lugar de origen. Recordemos que se ha perdido la regularidad del servicio que el ferrocarril tradicional tenía, cuando se programaba la ida y la vuelta de los trenes, como ocurre con cualquiera de los otros medios de transporte, como el ómnibus o el avión. En estos casos, si hay frecuencias, se sale y se vuelve con la tripulación cuando el viaje es menor a las ocho horas, o esa tripulación duerme en el destino y entra a trabajar la que llegó el día anterior, para regresar.

En el caso del ferrocarril, todas esas situaciones operativas no se pueden dar porque ya no hay trenes regulares y porque tampoco tienen el mercado suficiente. Por el contrario, en el caso de la zona periurbana, sí se hacen varios viajes por día y la persona retorna al final de la jornada al lugar donde reside.

Si analizamos la situación que acabo de describir, advertiremos que lo único que estamos haciendo es gastar en ineficiencia. Con nuestra iniciativa, estamos tratando de transformar la vía férrea para que haya mayores velocidades de circulación y mejores condiciones en general, así como de toda la infraestructura ferroviaria, al tiempo de darle al ferrocarril una posibilidad.

En definitiva, si quisiéramos cerrar el ferrocarril -como nos dicen algunas personas- no nos estaríamos agarrando este "viaje de arena gruesa".

SEÑOR GALLINAL.- Señor Presidente: creo que el Ministro ha sido muy didáctico e ilustrativo al destacar la importancia que tiene la conservación y el desarrollo de las vías férreas para un país y, en particular, para el Uruguay, sobre todo pensando en los temas de forestación y de minería, lo cual comparto absolutamente, pero no fue ese el cuestionamiento que yo realicé. Bueno sería que cualquiera de los que aquí estamos pensara que hay que eliminar el ferrocarril y utilizar otras vías alternativas de transporte. Sin embargo, toda la respuesta estuvo dirigida a explicarnos por qué era importante tener un buen ferrocarril y un buen desarrollo de infraestructura en materia de vías férreas, con lo que nosotros, reitero, estamos ampliamente de acuerdo.

Lo que nosotros preguntábamos fundamentalmente era por qué sustituimos a un organismo especializado en la realización de estos cometidos y estas tareas, por otro que no lo está, como es el caso del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Temo que todos esos buenos propósitos que el Ministro persigue cuando nos habla del tema ferroviario naufraguen o -para utilizar un término más ajustado al caso- "se descarrilen" cuando el Ministerio comience a tratar de desarrollar tareas que aparentemente sus funcionarios no están en condiciones de llevar adelante -o al menos no se encuentran preparados para ello- como sí lo están los de la propia AFE.

¿Que lo hizo mal? Es probable. No he escuchado en estos tiempos observaciones profundas del Poder Ejecutivo dirigidas al desarrollo de la gestión de los Directores del Ente Autónomo AFE, cuando es responsabilidad del Ministerio de Transporte y Obras Públicas realizar un control de esas características. En fin, empezamos a partir de hoy.

Por otra parte, no es incompatible con la calidad de administrador de los ferrocarriles el mantenimiento de toda esta infraestructura; al contrario, el hecho de que sea un prestador de servicios, no le impide ser el que mejore o mantenga la infraestructura vial en

materia de ferrocarriles. En este sentido, un símil puede ser ANTEL, que es prestadora de servicios en materia de telecomunicaciones, pero toda la infraestructura, los carriles, las vías o las rutas a través de las cuales los servicios se prestan, son mantenidos y desarrollados por aquélla. Independientemente, existe un organismo que regula la materia de telecomunicaciones. Del mismo modo, independientemente del transporte ferroviario, de quien presta el servicio y de quien mantiene la vía, existe un organismo -en este caso de mayor jerarquía, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas- que regula la materia.

En consecuencia, no me resulta claro cuál es el beneficio que se logra transfiriendo estos cometidos, facultades y bienes al Ministerio, quitándoselos al organismo especializado que se creó con ese propósito y ese cometido. Reitero que el hecho de que haya funcionado mal es otra historia, aspecto que sin ninguna duda habría que mejorar. Sin embargo, no veo cuál es la mejora.

Por lo demás, comparto totalmente que tenemos que tratar de eliminar todos los subsidios, en particular estos destinados a AFE, que tanto nos han complicado la vida en los últimos años, sobre todo cuando venimos a discutir el Presupuesto Nacional. De todas maneras, esta tampoco me parece una forma de eliminar subsidios; en todo caso, si trasladamos a los mil funcionarios que probablemente están de más, la misma situación se acentuaría si se aprobara este artículo, porque si hacemos una redistribución de los funcionarios de AFE, no estamos eliminando el subsidio; lo estaremos eliminando en forma directa, pero en realidad lo diseminaremos a lo largo y a lo ancho del Estado, ya que a esos funcionarios, amovibles -como la mayor parte de los funcionarios públicos que hay en este país, porque todos los funcionarios de los Entes Autónomos y Servicios Descentralizados son amovibles y ahora, además, redistribuibles, de acuerdo con algunas normas últimamente aprobadas- se les va a seguir pagando el sueldo y los aportes correspondientes. Quiere decir que no nos estamos quitando de encima ese gasto, ese costo, sino que, simplemente, lo estamos diseminando. Entonces, mañana no será necesario dar un subsidio de U$S 5:000.000 adicionales a AFE para que pueda pagar sus sueldos, porque ya no tendrá los funcionarios, pero sí habrá que otorgar esta cifra a otros organismos del Estado para que éstos puedan cumplir.

Ese era el aspecto sustantivo de mi preocupación, olvidándonos por un momento del tema constitucional, porque creo que se utiliza este camino puesto que, quizás, no estén las mayorías necesarias para el otro. Pero algún día deberíamos pensar todo esto, porque cuanto mejor podamos hacer las cosas, más beneficios lograremos. Sinceramente, esto tiene una dimensión tal que no creo que a través de este instrumento se alcance la solución que estamos necesitando para tener los ferrocarriles y las vías férreas que el señor Ministro afirma que necesitamos, algo que comparto totalmente.

SEÑOR RUBIO.- Quería plantear una inquietud, aunque no sé si corresponde al Ministerio de Transporte y Obras Públicas o a la Oficina de Planeamiento y Presupuesto. Se ha hablado de un problema con el tipo de cambio -creo que el señor Ministro ya adelantó algo- porque, en realidad, esto absorbe prácticamente todo el subsidio que se preveía, por lo menos en el segundo año, en el artículo 431. Por tanto, no sé si la idea es la que plantea el señor Senador Gallinal en cuanto a que va a haber una redistribución de la mayor parte de los funcionarios, porque inclusive ajustando el tipo de cambio esto provoca un déficit residual muy grande en el presupuesto de AFE. Digo esto, porque hay un subsidio muy importante y una quita de gran parte del mismo para destinar a inversiones.

Por otro lado, si no recuerdo mal, en el Presupuesto de 1995 se preveía un Plan de Inversiones pensando en el tema de la forestación. Quisiera saber cómo se manejan los tiempos, a esta altura, con relación a la eclosión que se prevé, en plazos relativamente breves, en materia de forestación. Con esta transferencia que se hace al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y que regiría a partir del año que viene, ¿se estaría a tiempo para hacer inversiones significativas en las vías de salida, que deben ser las más importantes?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS.- Con relación a la primera pregunta del señor Senador Gallinal en su segunda intervención, relativa al porqué del Ministerio de Transporte y Obras Públicas como oficina especializada, diría lo siguiente. Tal vez esto ocurre por la misma razón que la Cámara de Representantes acaba de incorporar en una disposición cometidos para intervenir en el tema de pluviales y de saneamiento. Entonces, eso se hace porque es el Ministerio que se ha dedicado a realizar obra pública a lo largo de toda su existencia, tales como carreteras y puertos y, en consecuencia, está familiarizado con ese tema. Por ejemplo, en los últimos cincuenta años, en el caso ferroviario, se hizo el ramal de Mercedes - Ombucito y el acceso a la Represa de Salto Grande. Creo que no hubo más obras, y la última es la que se está realizando de los accesos a la nueva Terminal. Entonces, se trata de un organismo que tiene idoneidad en el tema de la conservación, ya que ha debido luchar con "perros cimarrones", pero no ha estado en todo lo que es rehabilitación, sustitución o grandes movimientos. Además, existe el problema de que nunca le llega el momento de poder asignar los recursos para la inversión. Esto quiere decir que el subsidio que recibe irremediablemente termina en la plantilla. Esto es algo humano, que nos está ocurriendo a todos en el Presupuesto General de la Nación, porque cuando hay que recortar, se apunta a la inversión, y es así, porque hay que pagar sueldos y pasividades, es decir, el costo fijo de las personas.

Esto es lo que le ha pasado a AFE, y no creo que haya habido ninguna mala intención, pero esto es irremediable y es lo que ha llevado a este proceso de desinversión, de baja de velocidad, de aumento de descarrilamientos. Esta es actualmente la situación operativa, y aspiramos a cambiarla con una de las modificaciones. Además, está claro también para los operadores privados que han estado interesados: todos dicen que están en condiciones de operar, pero si sobre sus espaldas tienen que cargar con el costo de la rehabilitación de la vía, el negocio no es rentable. Esto ya lo decían operadores ferroviarios en el Siglo XIX, cuando no había otro transporte y cuando la carga, en forma monopólica, tenía que morir en el ferrocarril; es decir que este no es un tema novedoso.

En cuanto a que no se entiende por qué se da la incompatibilidad de aquel que opera, quiero brindar un dato de la realidad. A lo largo de los siete años y medio en que he estado ocupando la Cartera de Transporte y Obras Públicas, nos hemos enfrentado a constantes problemas. Por ejemplo, AFE compró U$S 27:000.000 de rieles rusos como compensación de una deuda, de los que pagamos U$S 10:000.000 y el resto se debe al Banco de la República, y sucede que tenemos los rieles pero no durmientes ni balasto. Con todo esto quiero decir que AFE es una empresa que se ha ido manejando como ha podido, con oportunidades. Recuerdo que cuando estaba al frente el señor Víctor Vaillant, decía que si no se pueden tener lingotes de oro, más vale tener lingotes de fierro, ya que por lo menos tenemos un elemento que en algún momento va a servir, y hoy los tenemos, pero eso que podría haber sido un mejoramiento, no se ha podido instalar. Se han podido cambiar en algunos tramos, pero esto se ha hecho con un gran sacrificio, porque la gente que trabaja en la parte de Vía y Obra de AFE debe realizar una tarea titánica para un recurso bien modesto, y esto tal vez no sea aplicable a otras áreas del ferrocarril. Si no hacemos eso, no vamos a tener ferrocarril; es decir que ni siquiera va a existir AFE porque va a morir por falta de inversión y por un proceso erosivo, así como tampoco tendremos al

sector privado operando sobre esas vías. Entonces, aquí, modestamente, apuntamos a mejorar la vía y la infraestructura. El tema de la operación será el cometido que tiene AFE, y deberá hacer mucho en cuanto a su parte comercial.

Ahora voy a referirme al tema del subsidio, a lo que tiene que ver con el personal excedente. Actualmente, AFE tiene 1.700 empleados, y según el propio estudio realizado por esa Administración, para la empresa operadora se precisan 490; es decir que desprovista del cometido de las vías, la diferencia es de 1.200. Efectivamente, van a ser redistribuidos si en algún lado está ese costo, pero mucho peor es mantener los 1.700 y no tener en el ferrocarril más que una carga decreciente.

Con relación a las preguntas del señor Senador Rubio, diría que de todas formas esta redacción protege el subsidio de AFE. Si no expresara esto y estuviera vigente la Ley de Presupuesto, ni siquiera habría dólares para las vías, porque en dicha ley para las vías hay subsidio en pesos, y como es sabido, el dinero se ha ido erosionando, el subsidio está en pesos y no se establece ningún ajuste. No obstante, como en definitiva la mayor parte se gasta en salarios, no ha sufrido tanto el deterioro del importe presupuestal. Realmente, este es un tema para estudiar.

Se supone que las 1.200 personas redistribuidas no van a hacer nada en los lugares de destino donde vayan, pero yo creo lo contrario y me consta que van a hacer algo. Hay que tener en cuenta que en otra instancia ya se redistribuyó gente y el propio Ministerio de Transporte y Obras Públicas recibió personal de AFE en oportunidad de la suspensión del servicio de pasajeros, y no son ciudadanos de segunda categoría sino de primera; incluso, algunos ocupan en la actualidad funciones de alta responsabilidad.

En lo que tiene que ver con el Plan Forestal, debo decir que cambiaron los horizontes porque los eucaliptos, que son árboles que crecen rápido, se plantaron en la zona del litoral, donde el ferrocarril no tiene distancia para competir y sí la tiene el camión a través de la Ruta 24 que ya está construida; además, se está construyendo la Ruta 25. La zona del Norte era y sigue siendo la más importante para el mercado de la madera y allí ha habido un cambio en la proyección, porque cuando hablábamos de la explosión forestal hacíamos referencia a los eucaliptos, pero en esta zona se plantan pinos. Quiere decir que los grandes forestadores, que continúan forestando 20.000 hectáreas por año y lo seguirán haciendo por mucho tiempo, están utilizando pinos que, en lugar de tener 8 años de crecimiento como el eucalipto, tienen 17. Por lo tanto, la demanda forestal importante en la zona Norte -Tacuarembó y Rivera- que es donde el ferrocarril tiene más posibilidad por ser la distancia más larga, va a tener otros horizontes.

Asimismo, al ser madera que posibilita el valor agregado, se nos crea la incertidumbre de si, efectivamente, va a salir en lotes suficientemente grandes como para justificar el tren como transporte o, por el contrario, va a salir en parcelas pequeñas y, por lo tanto, en camiones. Con esta última hipótesis podríamos llegar al absurdo de tener una vía de ferrocarril arreglada, pero con tráfico por carretera. Sin embargo, de acuerdo con las proyecciones que han hecho los grandes forestadores de esa zona, hay un desfase y lo que suponíamos que se iba a hacer en el año 2002 ó 2003 en realidad se hará en el 2010. En esa época aparecerán dos contingentes: por un lado, chips de esa madera -o sea, sobrantes de pino- y, por otro, madera de valor agregado que habría que ver si se transportará por ferrocarril. A partir de que toda esa zona comience a entrar en un ritmo constante de producción, ahí sí el volumen de tonelaje será suficientemente grande como para pensar que el ferrocarril tenga mercado, aunque se trate de madera de valor agregado y de embarques discretos. Repito que todo esto se ha corrido 10 años.

SEÑORA ARISMENDI.- Creo importante la comparecencia del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas porque en oportunidad del tratamiento de la Ley de Reactivación Económica ya discutimos una serie de elementos vinculados a su Cartera y ahora, en el proyecto de Rendición de Cuentas, estamos discutiendo otra parte.

De más está decir -ya lo he planteado en Sala- que no comparto esta manera de ver el paquete, porque se trata de un conjunto de normas referentes a la misma materia, pero por un lado se trata el tema de las carreteras y por otro el de los ferrocarriles, cuando de la propia exposición del Ministro -no sólo en la de hoy sino la que hizo en la Comisión de Transporte y Obras Públicas- se parte de la base de que las medidas que se van a adoptar en un aspecto están vinculadas a lo que va a suceder en el otro, como recién se decía que vamos a utilizar la vía férrea, la carretera, etcétera.

No voy a entrar en disquisiciones acerca de los criterios que se han venido aplicando durante todos estos años. Interpreto de otra manera lo que señalaba el señor Senador Gallinal, pero sería interesante decir, por ejemplo, que teníamos tal plan para el ferrocarril en el Uruguay, pero no lo llevamos a cabo por tal y cual razón. Me estoy refiriendo a lo que sucedió con el ferrocarril desde el primer Gobierno del doctor Julio María Sanguinetti en adelante. Es decir, había un plan o no lo había pero, en todo caso, los hechos, los Presupuestos y las Rendiciones de Cuentas fueron mostrando un progresivo deterioro y desmantelamiento de AFE.

Me enteré de que los periodistas, por ser demasiado jóvenes y no haber leído "Las Mil y Una Noches", no entendieron lo que mencioné en el debate en Sala y no hicieron referencia a mi comentario, cuando en esa oportunidad dije que el Ministro Cáceres era como Sherezade, porque nos hace la historia, pero nos deja el final para la próxima. En un momento determinado del Presupuesto de 1995 -esto consta en la versión taquigráfica- se nos hizo un planteo acerca de la madera y de la necesidad de reforzar AFE, y el gran tema era que estábamos forestando y que esa carga tan pesada de la madera se iba a tener que transportar por el ferrocarril. Sin embargo, hoy nos encontramos en esta situación. De acuerdo con el modelo que el señor Ministro ha mencionado -yo lo llamo el modelo del sueño de la locomotora propia- van a haber competidores que van a comprar un ferrocarril y a competir con AFE, y otros que van a venir por los tramos que tenemos. Con todo respeto, creo que este es un sueño que nada tiene que ver con la realidad uruguaya, ni con el tamaño del país, ni con lo que tenemos para sacar, ni con las perspectivas.

De acuerdo con la hipótesis que plantea el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en la Rendición de Cuentas, el mantenimiento de los rieles y la transformación estarán a cargo de esa Cartera, mientras AFE se dedicará a operar con los ferrocarriles, las locomotoras y los vagones. Al respecto, me gustaría conocer cuál es el estado de esas máquinas y en qué condiciones está AFE para competir con la hipótesis que el propio señor Ministro expresa que no comparte -en lo personal tampoco la compartiría- y que referiría al monopolio de la empresa que en última instancia es la que opera en la puerta, en la Argentina y en el Brasil. ¿En qué condiciones queda AFE para competir?

Si bien me cuesta hacerlo, trato de ubicarme en la concepción del libre mercado y, a la vez, entiendo que para poder competir de verdad, no filosófica ni ideológicamente, esa AFE que va a quedar en esa posición, deberá estar en determinadas condiciones y así poner ferrocarriles arriba de las vías. Se trata de esas vías que va a arreglar el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y que las va a poner en condiciones, aunque en realidad no me convencieron de que lo van a poder hacer.

De todos modos, si el plan es para el año 2010, si recién en ese momento el grueso de lo pesado se va a transportar por esas vías -parto de la base de que el señor Ministro Cáceres ya no ocupará ese cargo en ese año; puede ser, no lo sé- está muy bien que se trabaje en perspectiva. Podemos decir que en 2010 el Ministerio de Transporte y Obras Públicas va a tener todo pronto, ya habrá hecho las inversiones, las reparaciones y contará con el personal. Hace unos días, el señor Ministro de Economía y Finanzas, a propósito de otro tema, nos hablaba acá del principio de especialidad y que todo esto estaba pensado -gran parte de los desarmes que se hacen en este proyecto de ley de Rendición de Cuentas- sobre esa base. Parecería que ese principio, que es el que signa el criterio por lo menos del Ministerio de Economía y Finanzas, haría que AFE esté en condiciones.

Que yo sepa, los dineros son todos los mismos. Entonces, si esto va para el Ministerio del que depende AFE y tengo que preguntar sobre este organismo, lo tengo que hacer a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Además, que yo sepa, los sucesivos Directorios de AFE no fueron puestos por los funcionarios, por la ciudadanía ni por concurso; quiere decir que hay responsabilidad política por los desastres o no que han ido ocurriendo, o por la situación del país que generó estas condiciones de AFE.

En consecuencia, mi pregunta concreta es en qué se basa el Ministerio para decir, en primer lugar, que va a tener las vías férreas en condiciones como para que los ferrocarriles puedan marchar y las empresas compitan entre ellas y, en segundo término, que AFE va a estar en condiciones de ser una de esas competidoras. Lamentablemente no me han convencido y debe ser porque el señor Ministro se queda con el final del cuento para la siguiente reunión de la Comisión y nunca se termina de explicar, lo que no sucede por responsabilidad del señor Ministro, sino porque nosotros nos tenemos que ir a Sala o pasa algo. Si fuera por el señor Ministro, sigue haciendo el cuento, pero el tema concreto es que nunca llegamos al punto de cuáles son las medidas y qué es lo que se prevé, pero no ya en el sueño que también quiero y comparto. Es más, lo compartía cuando comenzamos a desguazar AFE y podemos discutir -no es este el momento de tratarlo- si desarmamos y pasamos a carretera en el momento conveniente. Estoy convencida de que no.

Hoy tenemos la situación que tenemos; podemos discutir el balance, pero la situación es esta y dentro de ella quiero saber a qué apunta esta modificación y con qué medios y recursos humanos, económicos y financieros se cuenta. A esto se refirió el señor Ministro en Comisión. A su vez, a mí me explicaron que vivimos en un barrio muy complicado, con vecinos muy difíciles y que precisamente esos vecinos, si los dejamos, son los que nos van a tragar el ferrocarril. A lo mejor es lo que queremos, no lo sé.

Por otro lado, el señor Ministro dijo hoy al pasar -lo explicó más en el ámbito de la otra Comisión- que existen interesados en operar, pagar su canon y un peaje para obtener determinadas cosas, pero no dispuestos a pagar la reparación y la puesta en condiciones de las vías. Entonces, ¿cuáles son las condiciones que tiene el Ministerio para esto?

Por otra parte, el Ministerio, en otra ley, dice "me saco las carreteras, me saco otras cosas, porque no podemos; el mundo está difícil, el barrio está difícil y la situación económica también". Todos comprendemos que es así.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS.- Con relación a las condiciones de competir de AFE, diría que está en mejores condiciones de hacerlo cuando no tiene la responsabilidad sobre las vías férreas que cuando la tiene. Teniendo sobre su espalda la responsabilidad de dichas vías, seguramente las tiene que arreglar para sí mismo. Entonces, estaría en mejores condiciones de competir que si fuera al revés.

SEÑORA ARISMENDI.- Hipotéticamente.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS.- No, realmente. Si hoy en día tengo la responsabilidad de las vías y además debo ser operador, a lo que se agrega que tengo una ley que faculta a que en esas vías férreas opere cualquier privado, como lo hace la Ley de Presupuesto, la verdad es que, seguramente, tendré una carga mucho mayor que la que tiene el que sólo va a operar.

Ese es uno de los temas que no me deja de preocupar en este planteamiento, en donde lo que se ha tratado es que esté lo que corresponde a la ley, pero seguramente después habrá aspectos reglamentarios muy complejos en cuanto a dónde termina el tema de la infraestructura y comienza el de la operación. Por ejemplo, ¿las operaciones son de la infraestructura o de la operación? Quiere decir que hay una cantidad de elementos que se deberán ajustar, tal como se ha hecho en otras partes del mundo.

En consecuencia, creo que AFE va a tener condiciones para competir y, además, tendrá otras ventajas. Por ejemplo, cuenta con un parque que ya está instalado, no hay que traerlo de ningún lado y lo que tiene que ver con las locomotoras está bien y fue una de las inversiones que se hizo en cuanto a su acondicionamiento. Quizás no esté tan bien de vagones -aunque tiene un número importante- pero a nivel mundial estos tienen precios bajos. Para que los señores Senadores tengan una idea, un vagón usado, pero que acaba de salir de circulación en el sistema ferroviario europeo, que es sumamente exigente, costaría U$S 7.000. Y se ha hablado de que podrían ser necesarios 150 vagones-plataforma, lo que significa que no estamos hablando de inversiones muy significativas. A esto se agrega que hay más de 30 locomotoras que hoy están a disponibilidad.

La gente que está vinculada al ferrocarril mesopotámico, que tiene la misma trocha y capacidad ociosa, podría ser uno de los candidatos que viniera a presentarse con poco costo de instalación, pero no ocurre lo mismo si pensamos en locomotoras checas o polacas, que tienen la misma trocha que nosotros -es decir un material usado que no justifica su transformación a cambio de trocha- y que por más que sean baratas en el mercado, hay que traerlas y cruzar el Atlántico, con un flete que en esas unidades no es menor.

En definitiva, si pensáramos en el ferrocarril sobre la base de equipo nuevo, no podríamos hablar más porque no habría ningún ferrocarril en el Uruguay que fuera viable. Si así fuera, estaríamos hablando de que una locomotora de U$S 300.000 usada, vale U$S 3:000.000 o U$S 12:000.000, según de lo que estemos hablando. Entonces, creo que AFE está en mejores condiciones de competir.

Sería un poco suicida en este tema tomar la responsabilidad sobre la base de un recurso que va a venir anualmente y que lo tomo como competencia, para que al día siguiente y respecto a las mismas vías que hoy están en el estado que están, AFE le reclame al Ministerio su mantenimiento para que pueda circular. A su vez, me va a endosar los seguros de los trenes aduciendo, por ejemplo, que determinado tren descarriló porque las vías no están bien. En verdad, es todo muy complejo, pero estoy dispuesto a hacerlo

porque hace 50 años que el proceso va en determinado sentido y creo que en algún momento tiene que cambiar. Si nos pusiéramos de acuerdo y dijéramos que vamos a obligar a que se cumpla lo dispuesto, tal vez podríamos asumir que hemos cometido un error. Concretamente, pienso que deberíamos haber sido más exigentes y que si se dispuso que el subsidio sería de U$S 20:000.000, la mitad tendría que haberse destinado a la inversión. Dicho de otro modo, me refiero a que deberíamos haber obligado a que ese proceso se hubiera dado, pero a lo largo de todos estos años no lo hicimos.

Creo que hoy es una apuesta razonable, además, dentro de las posibles, que es otro elemento a tener en cuenta.

SEÑOR GARGANO.- Iba a referirme a algunos de los temas planteados, pero simplemente quiero señalarlos. Por ejemplo, para aprobar la redacción tal cual está, según lo que establece el artículo 150, se requiere mayoría absoluta del total de componentes de cada Cámara. Digo esto porque con lo que aquí se dispone se modifica la Carta Orgánica del Ente, en el caso de que se interprete eso. Personalmente, lo interpreto como lo hacía en su desarrollo el señor Senador Gallinal, en el sentido de que prácticamente habría una liquidación del Ente Autónomo y para ello se necesitan dos tercios de votos del total de componentes de ambas Cámaras. Quería señalar este aspecto porque, seguramente, la discusión se va a generar.

Créame el señor Ministro que conozco bien el trabajo de la gente en la "balastera", como la llamábamos los hijos de los ferroviarios que iban a trabajar allí, especialmente cuando los ingleses los mandaban allí en una especie de pena porque hacían huelga. Entonces, sabemos muy bien lo duro que es ese trabajo.

Pero quiero referirme a lo que opina la gente especializada porque, obviamente, no soy especialista en este tema, aunque tengo unos cuantos años en el Parlamento y puedo recordar que entre los años 1985 y 1988 discutimos en varias ocasiones en la Comisión de Transporte y Obras Públicas el Plan General de Transporte, el cual nunca se concretó. Desde 1985 al presente nunca se llevó adelante, pero el argumento central que se empleó para suprimir el servicio de pasajeros y levantar vías -como por ejemplo, las que van a Colonia, que fueron levantadas en sus tramos fundamentales- era que el costo del subsidio era de U$S 18:000.000. Si no estoy equivocado, el señor Ministro ha dicho que estamos gastando, precisamente, U$S 18:000.000; es más, hemos gastado esa cifra permanentemente. La casualidad es que como el propio señor Ministro ha dicho, hace siete años y medio que es titular de esa Cartera, y se da esta situación en la que está el Ente. De pronto la culpa de que haya pasado esto pueda ser del Frente Amplio, pero me parece que hay otra responsabilidad. En todo caso, este es un tema político.

Me voy a referir a los datos que me han proporcionado los técnicos de la empresa, según los cuales el subsidio actual es de $ 245:000.000 -obsérvese que está expresado en pesos- con los que mal funciona AFE y demás. Pero si se le van a transferir U$S 5:000.000 el año que viene, de esos $ 245:000.000, tomando un dólar promedio a $ 30 -supongamos que no aumente demasiado y que llegue a $ 40- $ 200:000.000 van a ir al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Por supuesto, los números son muy duros y quedarían solamente $ 45:000.000 con los cuales AFE tendría que atender su presupuesto y, además, gastar en el personal excedentario otros $ 100:000.000. Si sumamos los $ 200:000.000 transferidos al Ministerio de Transporte y Obras Públicas más los $ 45:000.000 que quedarían en AFE, más el pago de personal excedentario, tenemos un total de $ 345:000.000, es decir, que el gasto para el Estado va a ser mucho mayor de lo que es actualmente y sin garantías de que pueda funcionar mejor.

Ante esto me pregunto cómo va a hacer el Ministerio -aclaro que esto lo digo a título personal, no me lo han expresado los funcionarios de AFE- para trabajar y cuánto personal va a emplear para poner en condiciones las vías. ¿Cuánto personal técnico va a tener que contratar? Me pregunto también qué personal se le va a transferir porque, según tengo entendido, no se va a transferir personal al Ministerio, sino que va a quedar en AFE. A esto hay que agregar que el personal que actualmente podríamos llamar excedentario, es el que forma parte del paquete tecnológico, o sea, el que tiene la calificación y sabe cómo hacer las cosas. No tendrá el material necesario, pero sabe atender las vías y hacer las cosas; lo ha sabido siempre.

Entonces, creo que hay que leer con cuidado el artículo, pues además de esto que estoy mencionando se me dice que a lo mejor los U$S 5:000.000 el año que viene no le van a alcanzar al Ministerio de Transporte y Obras Públicas ni siquiera para empezar. Sin embargo, va a ser el Ministerio el que determine técnicamente lo que sea económicamente sustentable. Por ejemplo, se van a arreglar las vías.

En lo que me es personal -esta es una cuestión que la he conversado con el señor Senador Larrañaga ya que somos de la misma zona- transité por el lugar cuando se estaba arreglando la Ruta 24 que une San Manuel con Tres Bocas, que es el tramo que se hizo y que habilitaría a sacar -como dijo el señor Ministro- la madera. Pero esto también podría servir para trasladar la madera de Piedra Colorada. Digo esto porque conozco un poco la zona y sé que puede salir por Algorta, Young y llegar al Puerto de Fray Bentos en tren. Esto hace que me surja la pregunta de si no sería más conveniente arreglar bien esa vía e invertir allí para sacar por ese medio ferroviario que es muy importante, la madera de ese lugar. Esto es muy relevante, sobre todo teniendo en cuenta que allí están las plantaciones de la Caja Notarial y de otras empresas forestales, que conforman la inversión de más larga data. Parecería que hubiera sido más económico pensar en remozar esa vía, sacar por allí esa carga y enlazarla, en todo caso, con otros ramales, porque también ese ramal empalma a su vez con otro que va a Piedra Sola, de allí a Chamberlain y de ahí -estoy hablando de memoria y me puedo equivocar en alguna estación porque me estoy basando en mi conocimiento de hace 55 años- a Paso de los Toros y empalmar con la línea que viene de Rivera.

Pero lo que más me preocupa es que esto significa un gasto mayor sin tener la seguridad de que AFE pueda seguir trabajando. En realidad, creo que definitivamente se fundirá y no podrá atender más el servicio.

Me pregunto también de quién serán las competencias, por ejemplo, en lo que respecta al seguro. Si los trenes descarrilan ¿a quién se le va a adjudicar la responsabilidad? ¿Al dueño de la vía, que es el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, o al operador que de pronto no señalizó bien? ¿Quién se va a ocupar de la señalización, de las barreras, de los semáforos y de todo el aspecto técnico? Tengo entendido que hay una empresa que técnicamente puede estar muy avanzada en ese sentido.

Creo que ya lo hemos dicho otras veces: en los últimos 17 años hemos podido apreciar los tiempos en que circula el medio ferroviario en Europa. Ya cuando estuvimos en España en el exilio, se alcanzaban los 300 kilómetros por hora, y no hablemos de la carga pesada que sale de Bélgica, que es un país pequeño, y la distribuye al resto de Europa. También en Holanda hay trenes que transportan carga pesada. Por lo tanto, no necesariamente hay que tener grandes concentraciones de madera para poder hacer funcionar un tren o para que este medio sea más económico que el transporte carretero.

Sí le puedo decir al señor Ministro -ya se lo manifesté alguna vez cuando concurrió a la Comisión respectiva- que por la carretera, la salida de la madera le va a costar el triple de lo que le cuesta AFE ahora al Estado. Por lo menos, en el tramo que va de Rivera a Paso de los Toros, si llueve -y hace poco tiempo que se hizo- el peligro de accidente es brutal, porque el piso de la carretera se ha hundido por el paso de los camiones.

Quería decir esto y no, por supuesto, suscitar una discusión; simplemente, son opiniones sobre los datos de verdad, que son los números, y es muy difícil equivocarse en torno a eso.

SEÑOR MICHELINI.- La señora Senadora Arismendi y los señores Senadores Gargano y Gallinal insisten en algo que el señor Ministro refuta diciendo que hay un subsidio que no fue para las vías, que creo es el tema central.

Voy a tratar de razonar desde la cabeza del señor Ministro, que dice: "Tenemos que terminar con esto; vamos a hacer que el dinero vaya a las vías, y si no es así, nos quedaremos sin tren", llámese AFE o cualquier otro que quiera usarlas. Independientemente de si la madera y los contenedores enlazados a nuestros vecinos tienen el potencial que todos conocemos, o el tema de la minería, lo cierto es que nada de eso se va a poder hacer si no hay vías buenas.

Entonces, la pregunta que me hago es si la solución que nos plantea el Ministerio es la correcta. No olvidemos que a AFE se le dio dinero y no lo usó en lo que correspondía, es decir en las vías -tal vez no lo hizo en los primeros años de subsidio, pero últimamente se insistía, como voluntad, en que el destino de los recursos era las vías- puesto que al final se trasladaba a la tarifa para que, habiendo carga y existiendo clientes, se pudiera autojustificar. Fue así que se comió poco a poco el capital de inversión que el Estado uruguayo le daba para que tuviera buenos rieles.

Entonces, insisto en que la pregunta que me hago es si la solución es buena, porque parecería que estamos ante un Ministerio -y pido al señor Ministro que no tome a mal lo que voy a decir- virtuoso. ¿Por qué? Porque lo que no hizo AFE ahora lo va a hacer el Ministerio, simplemente porque es virtuoso para estas cosas. Así como en un momento le dábamos un dinero al Ministerio para que hiciera carreteras y luego venían todos los recortes, ahora le vamos a asignar nuevos recursos para que haga vías y se supone que no va a haber recortes, que en eso va a ser virtuoso. Me parece que tenemos que evitar la tentación de AFE que usa un subsidio que debería destinar a las vías para las tarifas o en su propio capital de giro, para que el organismo siga funcionando. Lo que se plantea ahora, entonces, es asignar esos recursos al Ministerio, y yo tengo dudas acerca de si los va a terminar usando en eso, independientemente de si el señor Ministro es un "bonzo" y acepta que desde marzo del año que viene -por darle algunos meses- quienes debemos controlar su gestión comencemos a castigarlo.

Para mí no es virtuoso, por varias cosas. En primer lugar, porque no tiene personal especializado, y más allá de que intente contratar en el mercado, seguramente a la gente que consiga le va a costar entender el "métier" al detalle. En segundo término, porque no ha, digamos, peleado para establecer las normas que correspondían a los efectos de que este dinero vaya a las vías. Independientemente de que AFE llevara esto adelante, se podría haber incorporado una norma que dijera que el 75% del subsidio se destinaría a esto, y estoy seguro de que el Parlamento la hubiera votado, por lo menos la coalición que respalda al señor Ministro. Pero eso no ocurrió.

Por consiguiente, y partiendo de la base de algunos argumentos brindados por el señor Ministro, no sé si aquí no hay que hacer "AFE I" y "AFE II" separadas -no digo que haya un directorio- una de ellas paraestatal con un fin propio: tener las vías en condiciones, invertir en ellas y cobrar un peaje. Quizá esa sea la solución, aprovechando además todo el personal especializado; no sé si hay una superpoblación de personal, porque desconozco estos aspectos específicos. Por más que AFE redistribuya el personal excedentario, "AFE transporte" tendrá una carga adicional que incorporará a su tarifa porque, como ha dicho el señor Senador Gargano, no tendrá subsidio, con lo cual quedará fuera de mercado. Con esto a AFE la estamos poniendo fuera del mercado, porque tiene un personal especializado para arreglar vías que no se ocupará de ello.

Sinceramente, no creo que el Ministerio pueda hacerse cargo de esta tarea; capaz que AFE tampoco. De repente tenemos que crear "AFE II", vinculada al tema vías y cobrar los peajes correspondientes, tomando el personal especializado para ello, todo dentro de la órbita -como es "AFE transporte"- del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

No me parece que sea adecuado que este dinero se destine al Ministerio, sobre todo por las necesidades que éste tiene y por los recortes que el Ministerio de Economía y Finanzas ha venido planteando. Como no quiero pelearme con el señor Ministro dentro de tres o de seis meses, prefiero que siga tal cual está. Ahora bien, si inventamos una ingeniería que obligue a dar el dinero, estoy dispuesto a escuchar una propuesta. Hablo de inventar porque una parte del subsidio que se da a AFE para vías supone costo de personal, de mano de obra. Entonces, usemos algo de ese personal que, de pronto, puede ser muy eficiente en algunos aspectos, porque conoce la tarea, y no lo sea en otros; pero, en definitiva, estaríamos aprovechando gente idónea para eso, que si permanece en "AFE transporte" significará una carga y el Ministerio tendrá que salir a contratar otro personal. No sé si esta gente va a querer ir al Ministerio -el tema no está planteado aquí- o si la vamos a tener que redistribuir, con lo cual terminará siendo un subsidio encubierto para todo el Estado, que en cada una de las dependencias tendrá que agregar alguien más, idóneo en arreglar vías, y pagar quién sabe por qué.

En suma, reitero que la solución no me parece buena, ni ingeniosa, ni creativa y, por otra parte, no soluciona lo que pretende el señor Ministro, es decir, que las vías estén arregladas, si es que ese es el propósito.

No es mi intención plantear una polémica ahora ni en marzo del año que viene cuando empecemos a reclamar al señor Ministro por lo que hizo. Entonces, inventamos otra solución o prefiero que las cosas sigan así, porque la que nos plantea el señor Ministro me gusta menos que lo que existe hoy, que no me convence. La solución de que nos habla el señor Ministro me parece realmente mala.

También digo que el Ministerio no es virtuoso para esto, porque en su momento careció de reflejos y si no los tuvo antes, ¿por qué los va a tener ahora? ¿Por qué en 1997 ó 1998 el propio señor Ministro y su equipo no señaló que si seguían por ese camino no habría vías en una equis cantidad de años? ¿Por qué no habló en su oportunidad con el Presidente, el Parlamento y las Comisiones respectivas y les alertó de que esto no podía continuar así porque se estaba perdiendo el capital mayor que eran las vías? Si esto no ocurrió, entonces, ¿por qué razón voy a pensar que ahora va a ser virtuoso? En cambio, si existe otra solución cuyo único cometido sea eso, será muy difícil explicar por qué razón no lo hizo.

Con respecto a lo que ha expresado la señora Senadora Arismendi acerca del tema del transporte carretero -sé que el señor Ministro conoce mucho en este sentido- hace mucho que se viene emparchando en alguna Ley de Urgencia, en alguna Rendición de Cuentas y ahora en ésta; no hay un plan global, ya sea bueno o malo. Este es otro de los problemas que tenemos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Antes de ceder la palabra al señor Ministro, informo a los integrantes de la Comisión que el señor Ministro de Educación y Cultura ya se encuentra en Antesala.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS.- Voy a empezar por el final del planteo realizado por el señor Senador Michelini. Creo que ha olvidado algún documento que hemos entregado a la Comisión en su momento. Pienso que no debe haber muchas áreas que tengan una coherencia de actividad durante siete años como ésta, entre dos leyes de Presupuesto y sucesivas Rendiciones de Cuentas. El Plan 1995 - 2000 pudo cumplirse en forma bastante razonable, no así el de 2000 para adelante que ha tenido muchas dificultades.

No digo que no haya otros modelos, puede ser que sí existan, pero el que propone el señor Senador Michelini es el inglés, y por esa razón señalo que el nuestro está entre el inglés y el sueco. El modelo inglés refiere a una empresa que se dedica explícitamente al tema de las vías y los recursos asignados tienen ese único fin; esta es una alternativa. A nosotros nos pareció que era mejor usar una estructura ya existente, que ir a generar otra con una nueva empresa, tal como se generó "Railtrack" en Inglaterra, que se ocupó de los cometidos de la infraestructura a partir de 1993. Eso nos pareció bastante razonable ya que en definitiva son obras básicamente del mismo tipo.

Seguramente, si nos vamos a ocupar de este tema tal como está planteado no vamos a desperdiciar la capacidad del personal técnico de AFE que tiene formación universitaria y, al mismo tiempo, la experiencia en el trabajo. Es nuestro interés que ese personal pase a cumplir un rol supervisor -si es que vamos a delegar al sector privado la realización de las tareas de infraestructura- o bien a formar parte de la empresa que se ocupe de la vía, ya sea en condición de empleado o hasta de empresario. Por lo tanto, nadie va a prescindir del paquete tecnológico al que refería el señor Senador Gargano. Si comparamos dicho paquete con el presupuesto general, veremos que es una fracción muy reducida.

Con respecto a si el Ministerio es o no virtuoso, no lo sé. Por lo menos cree que aquí tiene un proyecto de ley donde se le mandata una determinada cosa y también se acepta sobre la base de que con esos números es posible llevar adelante ese emprendimiento. Señalo que si no hubieran estado esos números, tampoco podríamos asumir responsabilidades. Sería muy irresponsable señalar que se asumen responsabilidades sin tener la contrapartida de los recursos. Por lo tanto, reitero que asumimos dicha responsabilidad pero no de una forma caprichosa, ya que surge del estudio que realizó AFE en su momento sobre los requerimientos de vía y obra para obtener determinados estándares. Esto permitiría una inversión del orden de los U$S 70:000.000, más algunos activos que ya existen, quedaría en un monto total, incluidos los suministros, de alrededor de U$S 100:000.000 para una red que estimamos sería rentable en un plazo razonable, sobre la base de que esté en buenas condiciones por un lado y que resulte estratégica por otro.

Con relación a lo manifestado por el señor Senador Gargano, no sé si pretende que le conteste o simplemente hizo una exposición. Creo que efectivamente AFE va a tener problemas, pero discrepo en que vaya a seguir teniendo el costo del personal que no requiera. Va a tener que hacer una redimensión de su empresa del tenor de lo que manifiesta, o sea, 494 empleados; 1200 seguramente van a tener que ser redistribuidos. Entonces, esa carga no la va a tener que enfrentar AFE sino el Estado en su conjunto. En los lugares donde esas personas residen seguramente habrá actividades que estarán requiriendo sus servicios, otra parte pasará al Ministerio y otra será absorbida por las propias empresas que se vayan a ocupar de esa función, porque la diferencia es que hoy existe una cantidad de funcionarios que tal vez por la falta de recursos u otra razón no se ocupan de las vías. Desde el momento en que empiecen a hacerlo no sé si será la misma cantidad, pero seguramente será un contingente significativo el que estará trabajando.

No me caben dudas de que van a haber dificultades porque todos los procesos de cambio son difíciles.

En lo que tiene que ver con el ramal de Fray Bentos, precisamente es una de las vías que consideramos que debería conservarse. ¿Por qué? No por la carga que dice el señor Senador, ya que la distancia de Guichón a Fray Bentos, de aproximadamente 120 kilómetros, no va a hacer atractivo al ferrocarril. Sin embargo, ese ramal viene de la zona del Norte y ahí los forestadores tienen previsto mandar alrededor de 2:000.000 de toneladas anuales de "chips". Entonces, esa carga que será enviada una al Sur y otra a Fray Bentos, sí necesita esa vía a la cual se refería el señor Senador.

No sé si queda algún punto pendiente, pero destaco que comprendo la posición del señor Senador Michelini, quien estuvo presente desde el inicio de la exposición, y que creo entendió la postura del Ministerio. Aclaro que no es fácil encontrar un modelo adaptable al Uruguay, teniendo en cuenta que se debe transformar un ferrocarril que tiene cincuenta años y que ha sufrido un proceso de erosión. No obstante, creo que hay una posibilidad, que es el camino propuesto. Entendemos que otros presentan ciertas dificultades de otro tipo como, por ejemplo, los esquemas concesionales, es decir, la unión de los dos. Debemos empezar por entender que hoy no tenemos un mercado neto, claro e importante. Esto le ha pasado a países que tienen grandes dimensiones geográficas y, por lo tanto, ferroviarias; le ha sucedido a la Argentina, donde dichas concesiones no han funcionado bien, y también al Brasil. No obstante, las que han funcionado particularmente bien son aquellas que están situadas en territorios que poseen minería.

Estas redes ferroviarias cuentan con un gran mercado, a pesar de enfrentar grandes dificultades. El tema fundamental tiene que ver con el hecho de no estar en condiciones de poder mejorar la infraestructura. Entonces, se pone la atención en el tema comercial y la infraestructura va quedando postergada. Si en nuestro país se pudiera diferir la problemática relacionada con la infraestructura, podríamos hacer lo mismo que estas empresas y nos ocuparíamos mucho más del tema comercial. Nuestro problema es que aquí hace cincuenta años que no se hacen inversiones que no sean de mantenimiento regular. Esto determina que los trenes descarrilen, que las velocidades de operación sean muy bajas, lo que hace que los costos se dupliquen. Hace un momento, se dijo que al igual que en años anteriores, se gastan U$$ 18:000.000, lo que es cierto. Con respecto a esto, podríamos preguntarnos qué ha sucedido. En realidad, en el pasado se hacían algunas inversiones en vías férreas, lo que hoy no se está haciendo. Progresivamente, el presupuesto fue migrando hacia la parte operativa.

SEÑOR GARGANO.- Podríamos agregar a la confirmación del señor Ministro, de que el Presupuesto de AFE era y sigue siendo de U$$ 18:000.000; el hecho es que este organismo se ha desprendido de las tres cuartas partes de su personal, ya que creo que tenía alrededor de 8.000 funcionarios -esto era así antes de que se quitara el servicio de pasajeros- que han sido desplazados hacia otros sectores. No obstante ello, AFE sigue absorbiendo la misma cantidad de dinero.

SEÑOR PRESIDENTE.- En consideración el artículo 152, referido a PLUNA.

SEÑOR MINISTRO.- Mediante este artículo se solicita la facultad de vender las acciones de PLUNA Ente Autónomo, a PLUNA Sociedad Anónima. En la actualidad, esto no está facultado por la Ley de Empresas Públicas, que en aquel momento hacía referencia a empresas de economía mixta o a gerencias privadas. Se optó por la empresa de economía mixta -que fue objeto de la licitación correspondiente- y ha estado operando y funcionado bastante mejor que con su esquema anterior. Antes de su transformación era una empresa que perdía alrededor de U$$ 20:000.000; luego de ella perdió, en el primer año, U$$ 14:900.000, después fue mejorando su performance por la mejora de la parte operativa y porque tuvo otros ingresos imprevistos. En el segundo año tuvo un resultado negativo de U$$ 6:000.000, lo que llevó a una virtual situación de quiebre y provocó una reformulación de la empresa. A partir de ese año, comenzó a recibir beneficios, con lo cual se transformó en una empresa superavitaria en los Ejercicios 1997-1998 y 1998-1999. En el correspondiente a 1999-2000, volvió a tener pérdidas operativas por los efectos de la situación del Brasil. En el Ejercicio siguiente aumentó el nivel de pérdidas, y no tuvo esos ingresos extraordinarios que le habían caído del cielo.

Por lo tanto, a través de esta disposición se está solicitando autorización para poder vender las acciones, es decir, tener la facultad de contar con ese elemento para poder decidir o para negociar con el socio. Creemos que sería bueno disponer de cualquiera de esos dos elementos. ¿Qué sucedería si no contáramos con esta facultad? En ese caso, podríamos llegar a la misma situación, sobre la base de no poder capitalizar la empresa cuando fuera necesario. Como se trata de una empresa perdidosa, en algún momento habrá que capitalizarla y, hasta el presente, las mismas se pudieron realizar gracias a documentos y activos que tal vez eran incobrables.

Hasta el día de hoy existían deudas que venían desde la época de la licitación, es decir, de PLUNA con la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica, de PLUNA con el Banco de Seguros del Estado, etcétera. Hasta este momento, la situación se podía manejar, pero de aquí en adelante sería necesario dedicar recursos. Entonces, como se está considerando la Ley de Rendición de Cuentas y, probablemente, el año que viene haya que disponer de recursos para este tema, nos preguntamos si será realmente razonable o no, hacerlo o si cabría la posibilidad de vender.

Seguramente, sobre este tema se podrán hacer muchas interpretaciones, pero esta es la que hemos realizado. También se podrán hacer argumentaciones como la formulada por el señor Senador Gallinal, y lamento que no se encuentre en Sala ahora, ya que sería el momento oportuno para referirnos a su planteamiento.

Creemos que este es el sentido del artículo que hemos considerado; el siguiente establece el destino del producto de la venta de las acciones.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ha finalizado la consideración de los artículos correspondientes al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Por lo tanto, agradecemos la presencia del señor Ministro y Asesores.

(Se retiran de Sala el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y sus Asesores)

(Ingresan a Sala el señor Ministro de Educación y Cultura, el señor Subsecretario y asesores.)

SEÑOR PRESIDENTE.- Damos la bienvenida al señor Ministro de Educación y Cultura, al señor Subsecretario y a los señores asesores, quienes analizarán los artículos que tienen que ver con su Cartera.

SEÑOR MINISTRO DE EDUCACION Y CULTURA.- Señor Presidente: en líneas generales, quiero decir que corresponden al Ministerio de Educación y Cultura los artículos 27 y 28, relacionados con el ingreso a la función pública; los artículos 29 a 43, que refieren a los becarios, y los artículos 126 a 130, que tienen que ver con el SODRE y con temas vinculados a ciencia y tecnología.

No voy a hacer una exposición de carácter general -salvo que así se requiera- sobre la situación del Ministerio, su balance de ejecución presupuestal y demás, sino que entraré directamente al articulado, comenzando por los artículos 27 y 28, que refieren al ingreso a la función pública. Para ello, con la anuencia del señor Presidente, pediría al doctor Bervejillo, asesor letrado del Ministerio, que hiciera una breve exposición al respecto.

SEÑOR BERVEJILLO.- En ocasión de nuestra concurrencia a la Cámara de Representantes, planteamos la enorme dificultad que significaba para el Ministerio la redacción del artículo 36, en tanto derogaba toda excepción dispuesta a la aplicación del artículo 1º de la Ley Nº 16.127, en particular porque tenía relación con el personal del Instituto de Investigaciones Biológicas "Clemente Estable" y del Ministerio Público y Fiscal que, por razones obvias de especialidad, no podría encontrarse fácilmente entre el personal a redistribuir en la Oficina Nacional del Servicio Civil. Esta circunstancia ha sido corregida en dicha Cámara, eliminando la derogación y planteando como única formalidad la previa autorización por parte del Poder Ejecutivo. En tanto esta autorización del Poder Ejecutivo -tratándose de los funcionarios que mencionamos- se realice mediante un mecanismo de cierta agilidad, las angustias que el Ministerio podía tener a ese respecto han sido superadas.

SEÑOR MINISTRO DE EDUCACION Y CULTURA.- Si el señor Presidente así lo autoriza, pediríamos al Señor Director General que se refiera al segundo punto, que tiene que ver con los artículos 29 a 43, relativos a los becarios del Ministerio de Educación y Cultura.

SEÑOR VERA.- Como decía el señor Ministro, hablaremos del Capítulo IV del proyecto de ley a consideración, que incluye los artículos 29 a 43, y en especial trataremos el artículo 43, que alude a la regularización del sistema de becarios incorporándolos al nuevo régimen de contratación a término.

Ante todo queremos informar a los señores Legisladores cuál es la situación de los becarios en el Ministerio de Educación y Cultura. Al 30 de junio de este año alcanzan un total de 384, de los cuales 17 ingresaron por el sistema de la Ley de Presupuesto

quinquenal, por lo que se ajustan a la normativa vigente en la actualidad; los 367 restantes se encuentran en una situación muy especial. Quiero destacar que de esta última cifra, hay 305 personas que corresponden a la Dirección General de Secretaría y representan en esta Unidad Ejecutora el 43% de la fuerza laboral.

Como los señores Senadores recordarán, en el artículo 623 de la Ley de Presupuesto Nº 17.296, se establecieron plazos de dos años para los contratos de beca, pero esa norma únicamente se aplicaría respecto de los contratos de beca que se otorgaran en adelante -el señor Senador Fau recordará el episodio que motivó que esta norma fuera hacia delante- por lo que en el Inciso quedaron, en una suerte de categoría especial y permaneciendo en sus funciones, los becarios que habían ingresado sin plazo de vencimiento. La situación es especial, además, porque por las retribuciones de dichos becarios no se efectúan aportes -ni patronal ni obrero- a la Seguridad Social y, en su caso, tampoco el Impuesto a las Retribuciones Personales. Esto sucede desde hace mucho tiempo y nos ha preocupado desde el momento en que asumimos nuestra gestión. Entendemos que esta situación debe ser corregida porque en algunos casos la antigüedad de los becarios se remonta a más de once años de trabajo sin aportes. ¿Por qué no se puede regularizar esto? Por la única razón de la falta de crédito presupuestal que permita pagar estos aportes.

En su momento, al amparo del artículo que lo autoriza por la vía de corrección de errores y omisiones en el Presupuesto Nacional, nuestra Cartera solicitó al Ministerio de Economía y Finanzas que se le otorgara un refuerzo de rubro para poder cumplir con estas cargas de la Seguridad Social. Esto todavía está en trámite. Por lo tanto, nos encontramos en una situación delicada, porque por un lado tenemos que a la Contaduría General de la Nación le preocupa el tema por la irregularidad que estaría denotando, que llevaría eventualmente a observar los pagos a los becarios por no hacer los aportes, pero esto resulta un callejón sin salida, porque si así procediera la Contaduría General de la Nación, sería una observación ilevantable, en la medida en que tampoco tenemos un crédito para cumplir con ese requisito.

En esta situación nos encontramos cuando aparece el Capítulo IV del proyecto de ley en consideración, y nos interesa especialmente porque hay un artículo 43 que alude a la regularización de becarios y pasantes a incorporar al nuevo régimen de contratación con el Estado. La iniciativa original planteaba una serie de dificultades que tornaban incierta la situación de los becarios, pero afortunadamente, la Cámara de Representantes introdujo al proyecto original modificaciones que recogen parcialmente las objeciones que habíamos planteado. Compartimos estas modificaciones, pero a nuestro juicio quedan pendientes tres problemáticas que queremos poner de manifiesto.

La primera de ellas es la que ya mencioné: la necesidad de regularizar los aportes a la Seguridad Social, tanto patronales como obreros, y en su caso el Impuesto a las Retribuciones Personales, no sólo para los becarios que queden en condición de tales, sino también para los que pasen al nuevo sistema de contratación a término, porque si bien la ley autoriza a que opten por este nuevo sistema, en ese caso tendríamos el mismo problema respecto a los aportes. Nos consta que en la Cámara de Representantes no prosperó un intento de agregar un inciso en virtud del cual Rentas Generales se haría cargo de habilitar los fondos necesarios para ello. Quizás esta hubiera sido la solución, y abogamos por su posible inclusión por cuanto no generaría costos al Erario. ¿Por qué? Porque el incremento en los aportes para pagar las cargas de la Seguridad Social puede ser debitado de la asistencia que el Ministerio de Economía y Finanzas brinda al Banco de Previsión Social todos los meses, con lo cual habría una suerte de compensación, y lo mismo sucedería con aquellos becarios a los que debería aplicarse el Impuesto a las Retribuciones Personales, porque si Rentas Generales nos da el dinero correspondiente a este impuesto para no afectar las retribuciones, por otro lado lo va a recaudar. Por eso entendíamos que esta solución regularizaría y legalizaría la situación, y no generaría costos.

En segundo término, nos inquieta lo previsto en el artículo 42. Esta norma comete al Poder Ejecutivo que establezca escalas retributivas aplicables a este sistema de contratos a término. Nos preocupa por la simple razón de que estas escalas retributivas podrán o no coincidir o perjudicar a los becarios con relación a sus actuales retribuciones. Actualmente tenemos becarios que ganan $ 2.000, por lo que, si no tuviéramos el dinero para cubrir esos aportes, tendríamos que aplicar el aporte obrero a esos $ 2.000 y en algunos casos pasarían a ganar sumas ínfimas por el trabajo de seis horas que cumplen. A la vez, si las escalas retributivas -que no sabemos cuáles van a ser, porque en su momento las reglamentará el Poder Ejecutivo- no coinciden con becarios que tienen retribuciones, por ejemplo, del orden de los $ 6.000 -obviamente, son más acordes a la justicia de la remuneración- en caso de que hayan optado por contratos a término, esta situación puede servirles o implicarles una disminución.

Finalmente, queremos referirnos al procedimiento de renovación de este nuevo tipo de contratos. Este mecanismo implica un sistema complejo, que está previsto en el inciso segundo del artículo 34. La norma proyectada establece que la Administración debe notificar en forma fehaciente su voluntad de renovación de la relación con una anticipación no inferior a treinta días del vencimiento del plazo contractual. Si regularizáramos la situación de los 384 becarios, treinta días antes del vencimiento de cada plazo contractual, en caso de que pasaran al régimen de contratos a término el Ministerio tendría que notificar a cada uno su voluntad fehaciente de renovarlo. Esto se complica, además, por el procedimiento establecido en el artículo 38 con relación a la suscripción de los contratos, porque si se entendiera que para las renovaciones también es aplicable esta norma, requeriría la aprobación del Poder Ejecutivo, actuando el Presidente de la República en acuerdo con el Ministro de Economía y Finanzas y el Ministro respectivo, previo informe favorable de la Oficina Nacional del Servicio Civil y de la Contaduría General de la Nación. La realidad nos indica que este procedimiento nunca culminará en un plazo de treinta días, si esa notificación de renovación se hizo un mes antes. Es decir que los contratos van a caer antes de que culmine el trámite, y esto va a ocasionar una serie de problemas. Quizás alguna corrección en el articulado referido a este tipo de procedimientos daría solución al problema. Por ejemplo, se podría establecer que la renovación no requiera otra vez resolución del Poder Ejecutivo, que ya se obtuvo para la contratación original. Por otro lado, un procedimiento alternativo a la notificación fehaciente a las 384 personas treinta días antes, podría ser que se renovara, salvo que el Ministerio entendiera que no es renovable.

Estos son los tres puntos que deseábamos plantear con relación al tema.

SEÑOR MINISTRO DE EDUCACION Y CULTURA.- En tercer lugar, de acuerdo con el orden expositivo que habíamos señalado, corresponde considerar los artículos referentes al SODRE y a la Televisión Nacional, que son los artículos 126, 127, 128 y 130. En lo que tiene que ver con estos cuatro artículos, tal como señalamos en la Comisión respectiva de la Cámara de Representantes, el Ministerio está totalmente de acuerdo. Tenemos una única observación, que es semántica y de lógica: en los artículos 126 y 127 se menciona al SODRE como "Servicio Oficial de Difusión, Radiotelevisión y Espectáculos", por lo que habría que eliminar la mención a la televisión en la medida en que, al quedar separada, no corresponde que se mantenga en el nombre del servicio.

Para terminar con esta rápida presentación, le pediría al señor Director Nacional de Ciencia y Tecnología del Ministerio que hiciera algún comentario respecto al artículo 129, pues refiere, precisamente a la DINACYT.

SEÑOR MAJO.- El artículo 129 no tiene costos; simplemente plantea transferir la partida que se va a destinar para las actividades científicas y tecnológicas juveniles y los llamados clubes de ciencia. Ya cuenta con media sanción de la Cámara de Representantes. Los señores Senadores recordarán que al amparo del artículo 309 de la Ley Nº 17. 296 de Presupuesto, al crear la Dirección de Ciencia, Tecnología e Innovación, Unidad Ejecutora, ésta se compondría de los recursos provenientes de la unidad suprimida, Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas y de los que se transfieran por parte de la 01, Dirección General de Secretaría. Todo el proceso de transferencia de recursos humanos y patrimoniales se ha dado, y nos quedaba una partida relativa a los clubes de ciencia, cuya transferencia hemos acordado con la Dirección General, tramitada por nota el 20 de marzo de 2002 a la Contaduría General de la Nación, pero ésta ha hecho una observación al amparo del artículo 33 de la Ley de Presupuesto que hace referencia al impedimento de transferir recursos financieros dentro de determinados rubros. El Ministerio entiende, y así se solicita a los señores Senadores a efectos de que apoyen esta partida, que esta es una cuestión particular -el artículo 33 era de carácter general- y por esta razón se pide la transferencia del millón de pesos para el cumplimiento de estas actividades.

SEÑOR MINISTRO DE EDUCACION Y CULTURA.- Simplemente quiero informar que en la exposición de Eureka que se está realizando en el Salón de los Pasos Perdidos, hay algunas demostraciones permanentes de los clubes de ciencia que vale la pena verlas, provenientes de alumnos del Liceo Colón, que han traído una bicicleta y unos sistemas de descarte de botellas. Todo esto conforma una adhesión del Ministerio a esta exposición y demuestra, además, la importancia de los clubes de ciencia.

SEÑOR FAU.- Comienzo por felicitar al Director General del Ministerio por su precisión idiomática. No es común en esta Casa oír hablar del Erario, porque acá le agregan "Público", como si hubiera uno público y otro privado. Por representar al Ministerio de Educación y Cultura, no podría expresarse de una manera distinta, pero creo que conviene destacarlo.

De acuerdo con la información que dio el Director General del Ministerio, sintética pero especialmente ilustrativa, acerca de los becarios, estaríamos hablando de un 43% de personas en ese régimen sólo en la Secretaría del Ministerio, es decir la mitad, con lo cual cualquier cosa que ahí pueda ocurrir repercutiría sobre el verdadero funcionamiento del Ministerio. Me quedó claro que no habría costos en cuanto al Impuesto a las Retribuciones Personales, porque en la medida en que lo estaría aportando Rentas Generales y, a su vez, su pago es obligatorio, simplemente sería llevar y traer la misma cantidad. Sin embargo, no me quedó claro lo que tiene que ver con el Banco de Previsión Social.

SEÑOR VERA.- No sé con qué regularidad, pienso que todos los meses, el Ministerio de Economía y Finanzas hace una asistencia económico financiera al Banco de Previsión Social para cubrir el desfase de su recaudación con las necesidades de pago del organismo. Si el Ministerio de Economía y Finanzas nos da rubros para cubrir los aportes patronales y obreros de los becarios, ese dinero no se lo queda dicha Cartera, sino que es para aportar al Banco de Previsión Social. Si dicho Ministerio lo debita de esa asistencia, se compensa, porque entra al organismo y baja la asistencia.

SEÑOR COURIEL.- Quisiera que el señor Ministro hiciera un comentario acerca del artículo 128.

SEÑOR MINISTRO DE EDUCACION Y CULTURA.- No sé cuál es su duda al respecto, señor Senador.

SEÑOR COURIEL.- En realidad, se está haciendo un gran esfuerzo para que en esta Rendición de Cuentas se bajen los gastos, y yo me pregunto si este artículo no significa el aumento de una remuneración concreta, independiente de quién sea el Director.

SEÑOR MINISTRO DE EDUCACION Y CULTURA.- Partimos de la base de que al independizarse el servicio respecto del Consejo Directivo del SODRE y cobrar cierta autonomía, dado el volumen que el Sistema Nacional de Televisión ha adquirido en el país, el titular del cargo es merecedor de esta ampliación que, si bien significa mayor costo para el Estado, se justifica porque la responsabilidad es grande.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos al Ministro de Educación y Cultura y a sus asesores por su presencia en esta Comisión.

La Mesa informa a los señores Senadores que en el día de mañana, a partir de las 16 horas, vamos a contar con la presencia del señor Ministro de Salud Pública y a las 18 horas con el señor Ministro de Deporte y Juventud. Asimismo, el jueves 5, a partir de las 15 horas recibiremos al señor Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca y a las 17 horas al señor Ministro de Defensa Nacional.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 19 y 2 minutos)
